Jahrgang 3.
Juni 1931 **Deutsche Ausgabe** Nr. 6

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

Z.Z.A.R.P.

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P.
Geschäftsstelle und Redaktion: KATOWICE, ul. Kościuszki 49 III. p. — Telefon 3014

NR. 6 JUNI 1931 3 JAHRGANG

Automobilista Zawodowy

Deutsche Ausgabe

Haupt-Organ des Zw. Zaw. Automobilistów (Berufsverband der Automobilisten) in Polen
gewidmet Berufs-, Fach- und Wirtschaftsfragen der Berufsautomobilisten Konto: P. K. O. 303944
Geschäftsstelle u. Redaktion der deutschen Ausgabe KATOWICE, Kościuszki 49 — Telefon 3014
Geschäftsstelle der polnischen Ausgabe Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20

Internationales Abkommem betreffend die Rechtshilfe für Kraftfahrer, die einer dem Übereinkommen beigetretenen Organisationen angehören

Nach längerem Bemühen des Sekretariats der „ITF." ist es gelungen, zwischen einer Reihe von der „ITF." angeschlossenen Verbänden ein Uebereinkommen zustande zu bringen, das jenen Kollegen Kraftfahrern, die dienstlich mit ihrem Wagen ins Ausland kommen, und ihre Organisationszugehörigkeit nachweisen können, auch im Ausland von der dort befindlichen Vertragsorganisation Rechtshilfe und sonstigen Beistand sichert. — Dieses Uebereinkommen ist ein beträchtlicher Fortschritt auf dem Wege der gegenseitigen internationalen Hilfe der freigewerkschaftlich organisierten Kraftfahrer. Wir lassen nachstehend die Bestimmungen des Uebereinkommens folgen und empfehlen unseren Verbandskollegen, sich diese Nummer aufzuheben, damit sie für den Fall einer Auslandsfahrt auch von dem Abkommen Gebrauch machen können.

*

Uebereinkommen

zwischen den der „ITF." angeschlossenen, Berufskraftfahrer zu ihren Mitgliedern zählenden Organisation über die den Berufskraftfahrermitgliedern, die in Ausübung ihrer Berufspflichten fremde Länder bereisen, zu gewährende Unterstützung.

1. Dem Uebereinkommen können nur der „ITF." angeschlossene Organisationen beitreten, die Berufskraftfahrer zu ihren Mitgliedern zählen. Der Beitritt erfolgt durch formelle Anmeldung beim Sekretariat der „ITF." (siehe Punkt 10).

2. Die dem Uebereinkommen formell beigetretenen Organisationen verpflichten sich gegenseitig, die Berufskraftfahrermitglieder, die in Ausübung ihrer Pflichten in ihr Land kommen und wegen Uebertretung gesetzlicher oder behördlicher Anordnungen über den Verkehr von Gerichten oder Verwaltungsbehörden verfolgt werden, ferner bei Berufsunfällen und bei Streitigkeiten aus dem Dienst- und Arbeitsverhältnis durch Rat und werktätige Hilfe zu unterstützen.

3. Als Voraussetzung für die Gewährung von Unterstützung ist folgendes massgebend:

a) Der betreffende Berufskraftfahrer muss das ordnungsgemäss ausgestellte Mitgliedsbuch seiner zuständigen Organisation vorweisen, und darf mit seinen Beiträgen nicht im Rückstand sein.

b) Die Mitgliedsdauer und Beitragsleistung in der zuständigen Organisation muss vor der Ausreise des betreffenden Mitgliedes mindestens 15 Wochen betragen.

c) Unterstützung darf nur in solchen Fällen gewährt werden, die sich aus der beruflichen Tätigkeit oder aus dem Dienst- und Arbeitsverhältnis ergeben. (Bei Verfehlungen, deren Ursache in Eigentums-, Trunkenheits-, Roheits- oder anderen ähnlichen Delikten liegt, wird keine Unterstützung gewährt.)

4. Die zu gewährende Unterstützung besteht in:

a) Auskunft und Rat über die örtlichen oder

provinzialen Verkehrsverhältnisse und behördlichen Vorschriften.

b) Rat und kollegiale werktätige Hilfe durch das Büro der Organisation oder der Kollegenschaft, insbesondere bei Streitigkeiten aus dem Dienst- und Arbeitsverhältnis.

c) Rechtsschutz durch persönliche Vertretung oder Beistellung eines juristischen Anwaltes bei Verfolgung durch Gerichte oder Verwaltungsbehörden nach Uebertretung von Gesetzen und Anordnungen der Behörden in Verkehrsangelegenheiten und bei Betriebsunfällen, durch die der Betreffende entweder selbst zu Schaden gekommen ist oder die durch ihn verursacht wurden, sofern nicht die Bestimmung des Punktes 3, al. c, letzterer Satz, in Betracht kommt.

5. Rechtsschutz durch Beistellung eines juristischen Anwaltes kann nur bei mindestens sechsmonatiger Dauer der Mitgliedschaft und Beitragsleistung in der zuständigen Organisation vor der Ausreise des betreffenden Mitgliedes und nach Einholung der Zustimmung der zuständigen Organisation erteilt werden. Insbesondere muss in Zivilrechtssachen vor Beistellung eines juristischen Anwaltes die Zustimmung der zuständigen Organisation eingeholt werden. In allen anderen Fällen kann bei Dringlichkeit und in den das Dienstverhältnis betreffenden Angelegenheiten die Zustimmung der zuständigen Organisation zur Beistellung eines juristischen Anwaltes erst nachträglich eingeholt werden.

6. Materielle Unterstützungen an Mitglieder werden auf Grund dieses Uebereinkommens grundsätzlich nicht geleistet.

7. Jede die Unterstützung leistende Organisation verpflichtet sich, die zuständige Organisation über Unterstützungsfälle ihrer Mitglieder auf dem laufenden zu erhalten.

8. Die durch die Unterstützung oder Vertretung der Mitglieder entstehenden Barauslagen werden von der für das Mitglied zuständigen Organisation, nach Einsendung einer detaillierten Kostenrechnung durch die unterstützende Organisation, an diese zurückerstattet.

Durch besondere Vereinbarung kann eine gegenseitige Verrechnung der Kosten in gewissen zu vereinbarenden Zeitabständen erfolgen.

9. In Streitfällen entscheidet das Exekutivkomitee der „ITF." selbständig und endgültig. Die in Frage kommenden Organisationen haben sich dieser Entscheidung zu unterwerfen.

10. Das Büro der „ITF." kann unbeschadet etwaiger anderer Massnahmen auf Antrag einer Organisation eine andere Organisation von der Teilnahme an diesem Uebereinkommen ausschliessen, wenn erwiesen ist, dass diese sich nicht an die Bestimmungen des Uebereinkommens hält und trotz zweimaliger Verwarnung ihr Verhalten nicht ändert. Gegen die Entscheidung der Exekutive der „ITF." kann binnen zwei Monaten die Berufung beim Generalrat eingelegt werden. Der Generalrat entscheidet über die Berufung selbständig und endgültig. Die Berufung beim Generalrat hat aufschiebende Wirkung.

11. Die „ITF."-Erkennungsmarken dürfen nur solchen Mitgliedern in das Mitgliedsbuch eingeklebt werden, die nicht bloss mit ihren Mitgliedsbeiträgen auf dem laufenden sind, sondern auch diese nebst etwaigen Sonderbeiträgen für die voraussichtliche Dauer ihrer Auslandsreise im voraus entrichtet haben.

12. Die Berufskraftfahrermitglieder sind berechtigt, an allen Versammlungen und Veranstaltungen der Organisation desjenigen Landes teilzunehmen, in dem sie sich jeweils befinden. Sie sind auch zum unentgeltlichen Bezug des Fachblattes berechtigt. Ferner sind sie zur strengsten gewerkschaftlichen Disziplin verpflichtet und müssen insbesondere bei Aktionen die gewerkschaftliche Treue bewahren.

13. Die Organisationen verpflichten sich, Anfragen und sonstige schriftliche Angelegenheiten so schnell als möglich zu erledigen.

14. Auf zu- und durchreisende arbeitslose Mitglieder finden vorstehende Bestimmungen keine Anwendung; auf solche Mitglieder finden auch dann, wenn es sich um Berufskraftfahrer handelt, die zwischen den einzelnen Organisationen über die Unterstützung reisender arbeitsloser Mitglieder abgeschlossenen Gegenseitigkeitsverträgen Anwendung.

Dem Uebereinkommen sind bisher nachfolgende Verbände beigetreten:

Deutschland: Gesamt-Verband.

Estland: Eestimaa Autojuhtide ja Mototehnikute Uching.

Holland: Centrale Bond van Transportarbeiders.

Irland: Irish Transport and General Worker's Union.

England: National Union of Distributive and Allied Workers.

Lettland: B-bas Latvijas Profesionalo Autovaditaju Apvienibas.

Norwegen: Norsk Transportarbeiderforbund.

Polen: Związek Zawodowy Automobilistów.

Zwei Frühjahrsprüfungen für Personenwagen

Die Zeit der beginnenden Fahrsaison ist wieder gekommen und mancher Wagen wird wieder für allerlei Touren hergerichtet. Man vergesse dabei nicht, auch für eine fachmännische Prüfung der Bremsen und Vorspur Sorge zu tragen; im Bedarfsfall sind die Bremsen wie auch die Vorspur richtig einzustellen. Nur so bietet ein Wagen volle Verkehrssicherheit.

Beschäftigen wir uns zunächst mit den Bremsen. Der Fahrer hat fälschlicherweise meist wenig Interesse an seinen Bremsen, solange dieselben nur in geringer Weise beansprucht werden. In Notfällen aber, wenn Leben und Gut in Gefahr kommen können, dann verlangt er von den Bremsen, dass sie ihn instandsetzen, den Wagen schnellstens zum Halten zu bringen. Wo man aber eine solche sichere Funktion der Bremsen erwartet, da muss man sich auch mehr der Bremsen annehmen. Einwandfreie Kontrollen haben gezeigt, dass an 40 Proz. aller Wagen die Bremsen nicht in Ordnung sind, d. h. nicht mit voller Bremskraft arbeiten. Ein hoher Prozentsatz von defekten Wagen bei nasser oder schlüpfriger Strasse in die Gefahr des Gleitens geraten kann. Schon aus Gründen der Sicherheit muss man daher seine Bremsen immer wieder einer Prüfung unterziehen lassen, ganz abgesehen davon, dass durch eine regelmässig wiederholte Bremsnachstellung die Lebensdauer der Bremsbelage verlängert wird.

Der vorsichtige Fahrer wird vor Antritt grösserer Touren seine Bremsen stets einer Prüfung unterziehen. Gewöhnlich erstreckt sich diese Prüfung auf ein gleichmässiges Anziehen jeder Bremse. Man pflegt den Wagen anzuheben und die Räder beim mehr oder minder angezogener Bremse zu drehen. Jedes Rad muss dann dem Drehen denselben Widerstand entgegensetzen. Dass ein solches Verfahren jedoch eine reine Gefühlssache ist, bei der Fehler in der Bremseinstellung nur in den seltensten Fällen offenkundig werden, steht wohl ausser Zweifel. — Man hat daher Bremsprüfapparate konstruiert, welche genauen Aufschluss geben über die Bremskraft der einzelnen Bremsen, über Bremsausgleich, falsche Einstellung der Bremsen und dergleichen. Gewiss eignen sich solche Bremsprüfgeräte nicht für den einzelnen Fahrer, aber unsere Reparaturwerkstätten, Garagen, Auto-Servicestellen usw. richten immer mehr solche Bremsdienststellen ein und diese soll der Fahrer aufsuchen im Interesse seiner eigenen Sicherheit. Hier soll er seine Bremsen von Zeit zu Zeit prüfen und bei Bedarf nachstellen lassen. Diese Ausgabe schützt ihn gegebenenfalls vor Unfällen. — Was der Fahrer ausserdem noch tun kann, um seine Bremsen zu schonen und ihnen eine lange Lebensdauer zu sichern, lässt sich, wie folgt, kurz zusammenfassen:

Man gebrauche den Motor als Bremse soviel als nur möglich. Die Kupplung soll beim Bergabfahren eingekuppelt bleiben, dann wird der Wagen seine Geschwindigkeit ohne Bremsanwendung erheblich vermindern.

Ist die Strecke steil, so schalte man vorher den zweiten bezw. den ersten Gang ein. Zwischen hinein kann man die Bremsen abwechselnd etwas anziehen, um die Geschwindigkeit des Wagens zu mindern. — Beim Halten soll die Kupplung eingekuppelt bleiben, bis der Wagen nahezu zum Stillstand gekommen ist, dann erst soll ausgekuppelt werden, um den Motor vor dem Abwürgen zu bewahren. Zur Schonung der Bremsen und zur Erzielung eines stossfreien Fahrens soll man die maximale Bremskraft nur im Notfall zur Anwendung bringen. — Man beaufsichtige das Abschmieren des Wagens sorgfältig, insbesonder achte man darauf, dass die richtige Fettmenge der richtigen Qualität in das Hinterachssystem und in die Vorderachsräder kommt. Zuviel Fett an diesen Stellen ist vom Uebel, es tritt aus, gelangt auf das Bremsband und macht dieses gebrauchsunfähig. Der grösste Teil aller Bremsenstörungen ist auf Fett zurückzuführen, dass auf das Bremsband gelangt.

Genen wir nun über zu der sogenannten Vorspur. Man versteht darunter eine gewisse Schränkung der Vorderräder in der Weise, dass sie in der Stellung für Geradeausfahrt nach vorn ein wenig zueinander geneigt werden. Hierdurch erzielt man einen ruhigen, stabileren Lauf der Vorderräder und eine leichtere Lenkung gegenüber parallel stehenden Rädern. Der Schränkungswinkel beträgt gewöhnlich maximal 3 Grad pro Rad, so dass beide Räder einen Winkel von 6 Grad zueinander bilden. Diese Winkel sind klein und schwer messbar; man gibt daher die Vorspur als Distanzdifferenz zwischen den hinteren und vorderen Felgenkanten an, wobei der vordere Abstand je nach dem angewandten Vorspurwinkel und dem Felgendurchmesser, 5 bis 10 mm kleiner sein muss als der hintere. Die für die einzelnen Wagentypen zweckentsprechende Vorspur wird von den Fabriken vorgeschrieben und muss eingehalten werden. Grobe Fehler in der Vorspur führen zu fahrtechnischen Mängeln. Man lasse daher zu beginnender Fahrsaison von seinem Reparateur auch die Vorspur nachprüfen. In neuer Zeit kommen für diesen Zweck auch automatische Radeinstellungsanzeiger zur Aufstelllung. Diese gestatten durch Ueberfahren der Brücke des Apparates zu prüfen, ob die Radeinstellung richtig ist, ob der Wagen richtig spurt und geradeaus fährt. Jedenfalls unterlasse man es nicht, auch dieser Angelegenheit seine volle Aufmerksamkeit zu schenken, ganz besonders bei Lastwagen und Omnibusen, da hier eine falsche Vorspur zu ganz erheblicher Reifenabnutzung führt.

M. S.

Das Volksflugzeug in Sicht?!

In letzter Zeit häufen sich die Bestrebungen, durch Schaffung eines billigen, allen Volkskreisen zugänglichen Leichtflugzeuges, der Luftfahrt durch Erschliessung breitester Volkskreise einen neuen Impuls zu geben. Der leitende Gedanke an sich ist gut und begrüssenswert, der Hindernisse sind viele, die nur in langer, unermüdlicher Kleinarbeit überwunden werden können. Man hat sich bei der Lösung des Problems „Volksflugzeug" von gleichen Gedangengängen führen lassen, wie sie auch heute noch beim verwandten Kleinauto Geltung besitzen. Ein solches Volksflugzeug, das nur individuellen Bedürfnissen in der Hauptsache als praktische Betätigung dienen soll, muss daher einen grundsätzlich anderen Charakter besitzen als die üblichen Verkehrs- oder Militärflugzeuge. Das wichtigste Merkmal ist daher nicht durch hohe Motorenleistung und hohe Landegeschwindigkeit, sondern grösste Flugsicherheit verbunden mit niedrigster Landegeschwindigkeit auch für nicht besonders qualifizierte Benutzer. Das Volksflugzeug muss sodann billig in der Anschaffung, in der Unterhaltung, im Betrieb sowie auch in der Unterbringung sein. Ferner muss es schnellstens und billigst für jedermann in der Erlernung seiner Führung sein. Es muss also durch Unabhängigkeit von grossen Flugplätzen, besondere Wartung, die beiden Hauptfaktoren fliegerische Sicherheit und gleichzeitig höchste Wirtschaftlichkeit erfüllen und dadurch praktisch in Wettbewerb mit dem üblichen Kleinauto treten können. Auf einen Satz gebracht heisst das, höchste Leistung bei Anwendung geringster Mittel. In fliegerischer Beziehung muss das Volksflugzeug besonders gute Schwebefähigkeit und Startfähigkeit besitzen. Auch ist darauf zu sehen, dass die Schwerpunktslage des Flugzeugs möglichst niedrig ist. Um Landungen ausserhalb von gepflegten Flughäfen vornehmen zu können, ist ein einfaches aber robustes Fahrgestell ohne durchlaufende Achse erforderlich. Denn gerade die durchgehende Achse führt bei hohem Graswuchse oder verkrautetem Gelände stets zu Kopfständen oder Ueberschlagen des Flugzeuges bei der Landung. Die Wirtschaftlichkeit resultiert aus dem Anschaffungspreis des Flugzeuges, dessen Versicherungs- und Betriebskosten sowie den Kosten zur Garagierung. Die Höhe der Versicherungskosten

richtete sich nach dem Anschaffungspreis, so dass also teuere Flugzeuge, mögen sie sonst lobenswerte Eigenschaften besitzen, von vornherein als unwirtschaftlich für die grosse Menge ausscheiden. Es kommt also nur ein Flugzeug für die breite Masse in Frage, dass bei höchster Sicherheit, grösster Wirtschaftlichkeit den geringsten Kaufpreis erfordert, ohne dass es in seinem Bauvorhaben den anderen Flugzeugen gegenüber mindere Werte besitzt. Wir haben zwar im Klemmflugzeug L 25 B bereits ein Flugzeug, dass alle die an ein Volksflugzeug gestellten Anforderungen erfüllt.

Es kostet für Reichsdeutsche nur drei tausend fünfhundert Mark, — besitzt einen 20/30-PS-Daimler-Zweizylinder, wiegt 270 kg mit 180 kg Zuladung, also 450 kg Fluggewicht, ist für zwei Personen berechnet, erzielt 110 km Höchst-, 85 km Reise- und 40 km Landegeschwindigkeit, hat einen Aktionsradius von 500 km und verbraucht pro 100 km nur 7 Liter Brennstoff. Das Flugzeug besitzt also alle Qualitäten für ein Volksflugzeug, wenn sich der Deutsche Luftfahrer-Verband dennoch, wie er auf seiner letzten Pressebesprechung bekannt gab, mit der Entwicklung eines eigenen Volksflugzeuges befasst, so waren für ihn mehrere wichtige Gesichtspunkte massgebend. Wir entsinnen uns alle noch der Zeit nach dem Weltkriege, als auf allen Landstrassen des Reiches die unmöglichsten Vehikel zusammengebastelt, aus alten Militärwagen die Gegenden unsicher machten und viele Unglücksfälle oftmalls Unbeteiligter hervorriefen. Dieselben Verhältnisse natürlich in viel, viel bescheidenen Ausmassen haben wir heute im sogenannten Sportflugwesen. Viele begeisterte Luftfahrtanhänger haben sich ein eigenes Flugzeug vom Munde abgespart und es mit viel Lust und Liebe erbaut, ohne an die Vorschriften zu denken, die für das ganze Reichsaber liegt die Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten, gebiet massgebend sind. Jetzt sitzen sie da und haben erstens kein Geld, um die Abnahmebestimmungen zu erfüllen und wenn sie trotzdem fliegen, so werden sie bestraft, wie der Fall eines Kraftfahrerkollegen aus Saarbrücken beweist, der vom Amtsgericht Saarbrücken mit 100 Frcs. Geldstrafe resp. 10 Tagen Gefängnis bestraft wurde, weil er seine selbst gebaute Maschine ohne amtliche Prüfung und Eintragung geflogen hatte, ohne die dazu gehörige Erlaubnis zu besitzen. Und so geht es vielworts. Dem will daher der DLV ein Ende machen, indem er einen eigenen Volksflugzeugtyp zur Entwicklung bringt, diesen Typ alle gesetzlichen Bestimmungen erfüllen lässt, und ihn mit Bauanweisungen, Zeichnungen usw. an seine Mitglieder resp. sonstige Liebhaber weitergiebt, damit ihn diese im Eigenbau herstellen können. Dadurch wird nunötige und überflüssige Geldausgabe verhindert und alle Beteiligten vor Schaden und Aerger bewahrt. Die schwer selst herzustellenden Teile sollen fabrikmässig bezogen und an die einzelnen Interessenten abgegeben werden, was hinsichtlich ihres Qualitätswertes von Vorteil ist. Man will ähnlich wie Klemm einen Eindecker mit Sperrholzrumpf und mit stoffbespannten Flügeln entwickeln, der bei 10 m Spannweite von demselben 20/30 PS Daimler angetrieben werden soll. Nur will man statt 2 nur 1 Person als Zuladung berücksichtigen, die Festigkeit soll der Gruppe S 4 der BVF. entsprechen. Bei Vollgasflug soll ein Leistungsüberschuss von 50 Proz. nachgewiesen werden. Ferner soll das Flugzeug besitzen günstige Steuerbarkeit und Trudeleigenschaften, die eine Erschwerung des Trudelbeginns sowie schnelles Herausnehmen aus dem Trudeln ermöglichen. Desgleichen sollen die Flügel klappbar oder leicht abnehmbar sein, um das Flugzeug im kleinsten Raum unterzubringen. Die Mitnahme eines Fallschirmes soll möglich sein. Als Hauptsache aber gedenkt der DLV. durch seine Initiative den Preis für ein solches Flugzeug auf 1500 bis 2000 Mk. herabzusenken. Ob er damit durchkommt, und ob er nicht dadurch gerade der schwer um ihre Existenz ringenden Facharbeiterschaft in den Rücken fällt, bleibt abzuwarten. Besser als planloses und wildes Drauflosbauen unkontrollierbarer Zeitgenossen ist es an sich schon, diese wilden Geister alle zusammen in geregelte Bahnen zu bringen, bevor sie sich und anderen Schaden zufügen können. — Im Interesse einer geregelten Entwicklung aber liegt die Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten, wenn diese auch anfangs geringfügiger Art scheinen.

——o——

Die Beratungen der Transitkommission des Völkerbundes

(16. bis 31. März 1931 in Genf)

Die Transitkommission des Völkerbundes, die alle internationalen Strassenverkehrsfragen regelt, hat vier Fragen des Internationalen Kraftverkehrs auf ihrer letzten Tagnng behandelt, die für die Berufskraftfahrer von grösster Wichtigkeit sind. Es handelt sich um folgende vier Punkte:

1. Regelung des Gewerblichen Automobiltransportes im Ausland,
2. Vereinheitlichung der internationalen Warnungs- und Verkehrszeichen,
3. Steuerbefreiung ausländischer Kraftfahrzeuge,
4. Regelung der Tryptikfragen.

Der Wichtigkeit dieser Punkte entsprechend waren an der Konferenz 26 europäische Staaten vertreten. Die I. T. F. hatte ebenfalls zu dieser Konferenz zwei Delegierte, und zwar die Kollegen **Forstner,** Wien, und **Sormani,** Rotterdam, entsandt. — Ausserdem gelang es uns zum ersten Male noch Arbeiterfertreter bei einzelnen Regierungsdelegationen zu erhalten, so für Belgien den Kollegen Lemair und für Deutschland den Kollegen Reitz.

Die Beratungen wurden in vier Kommissionen erledigt und gestalteten sich äusserst schwierig, zum Teil deshalb, weil die einzelnen Länder z. B. in der Frage der Warnungszeichen und Signale bereits die verschiedensten eigenen Systeme mit hohen Geldkosten eingeführt hatten. Trotzdem gelang es in dieser Frage eine Einigung zu erzielen. — In 15 Artikeln erfolgte die Festlegung. **Verbots-(Sperr-) Tafeln** werden in Zukunft **kreisförmig** mit rotem Rand und innerhalb des weissen Feldes da betreffende Fahrzeug in schwarzer Zeichnung (Symbol) tragend ausgeführt sein. **Gefahrenzeichen** sind dreieckig. **„Vorsichtig fahren!"** wird durch ein auf blauem Grund gestelltes Dreieck verlangt. Für Kurvenzeichen, Streckenzustand usw. ist gleichfalls die **kreisförmige** rotgeränderte weisse Tafel mit schwarzer Zeichnung gewählt worden. „Halten verboten" besagt eine rotgeränderte

blaue Kreisscheibe, die vom einem roten Querstreifen durchstrichen ist. Der gleiche Gedanke beim weissen, rotgeränderten, rot durchstrichenen Parkverbotszeichen. Das durchstrichene P wird auch unaufmerksamen Fahrern klar zurufen, dass es nicht gilt. Dazu kommen **rechteckige** Zeichen für erlaubtes Parken, die auch unterhalb des P die zulässige Zeit andeuten können.

Neu sind auch die von den **Zollämtern** anzubringenden, weissen, rotgeränderten, von einem schwarzen Balken durchzogenen **Kreisscheiben,** die die Anschrift Zoll, Douane usw. tragen werden. — Geschwindigkeitsbegrenzungen, Gewichtsbegrenzungen gleichfalls weisse rotgeränderte Scheiben mit bezüglicher schwarzer Inschrift. — **Unfallhilfsstellen** werden durch **kleine rechteckige** in einem weissen Feld das Genfer Kreuz tragende Schilder gekennzeichnet. Der türkische Delegierte erbat auch die Zulässigkeit des roten Halbmondes für dieses Zeichen.

Die Frage der **Strassenreklamen** beschäftigte die Versammlung eingehend. Die Zeichen dürfen keine Reklamen tragen, Namen der Spender sind jedoch zulässig. Der Delegierte Schwedens teilte mit, dass in seinem Lande ein Gesetz in Vorbereitung sei, das die Behörden ermächtigen soll, Reklamentafeln zu entfernen.

Eine der ernstesten Unfallquellen soll durch ein neues Zeichen bekämpft werden, **Vorfahrtstafel: ein auf die Spitze gestelltes Dreieck** mahnt den Fahrer vor Einfahrt in eine Kreuzung, dass er den auf der kreuzenden Strecke verkehrenden Fahrzeugen die Vorfahrt einzuräumen hat.

Wir werden, sobald die entsprechenden Ratifizierungen erfolgt sind, die angenommenen und dann in Kraft tretenden neuen Verordnungen unseren Kollegen bekannt geben. — Soviel kann heute schon gesagt werden, dass die Arbeitervertreter an der Neuregelung sehr stark beteiligt waren, und dass die Mitarbeit an der Konferenz unsererseits erfolgreich war.

Einen erfreulichen Erfolg konnten unsere Vertreter noch erreichen, indem sie in einer Unterkommission eine Resolution ausarbeiten und zur Annahme bringen konnten, in der die Länder nicht nur verpflichtet werden, die Frage der Abgabe von Signalen und Zeichengebung durch Polizei und Wagenführer international einheitlich zu regeln, sondern auch zum ersten Male die Verpflichtung übernahmen, für die Aufklärung der Schuljugend über Verkehrsgefahren und den Sinn der Warnungstafeln und Signale Sorge zu tragen.

Leider gelang es nicht in der Frage der **Regelung des Gewerblichen Automobilverkehrs** zu kommen. Hier spielten die Einflüsse der Eisenbahnverwaltungen in den einzelnen Ländern eine zu grosse Rolle. Besonders Italien befürchtete durch den internationalen Lastkraftwagenverkehr eine tötliche Konkurenz für seine Staatsbahnen. Aber auch die übrigen Regierungsvertreter traten an diese Fragen mit überaus grosser Vorsicht heran. So kam es, dass nach 14tägigen Verhandlungen eine Resolution angenommen wurde, die besagt, dass ein Uebereinkommen noch nicht möglich sei, dass aber, falls zwischenstaatliche Einzelverträge abgeschlossen werden, diese im Rahmen der Vorschläge des Völkerbundes gestaltet werden sollen. Die ITF. liess durch ihre Delegation ihr Bedauern ausdrücken, dass nicht jetzt schon eine internationale Konvention möglich sei und richtete zugleich die Aufforderung an die Länder, doch noch einmal die Verhandlungen in baldiger Zeit neu aufzunehmen.

Die Frage der **Steuerfreiheit** von Personenwagen konnte mit einem Erfolg beendet werden. Es sollen in Zukunft 90 Tage im Jahre alle Personenwagen steuerfrei im Ausland verkehren dürfen. Auch diese Konventon werden wir, sobald sie in Gesetzesform bekannt gemacht wird, unseren Kollegen mitteilen. — Die **Tryptikfrage,** die uns als Berufskraftfahrer weniger interessiert, wurde ebenfalls durch eine internationale Vereinbarung erledigt.

Alles zusammengenommen, kann gesagt werden, dass uns diese Konferenz für den internationalen Kraftverkehr einen Schritt weitergebracht hat. Es muss Aufgabe der I. T. F. sein, nunmehr dafür zu sorgen, dass unsere Wünsche, soweit sie in den bestehenden Konventionen noch nicht berücksichtigt sind, erneut beim Völkerbund angemeldet werden, damit die nächste Konferenz und ihre Teilnehmer Gelegenheit haben, rechtzeitigt von dem Inhalt unserer Forderungen Kenntnis zu nehmen und ausserdem die einzelnen Verbände mit ihren Regierungsstellen vorher in Verbindung treten können. — Diese Verbindung liess bisher zu wünschen übrig.

Zum Schlusse möchten wir nicht versäumen, dem Kollegen Forstner, Wien, als Delegationsführer für seine fleissige und gute Arbeit, die er für die Kraftfahrer dort geleistet hat, unseren herzlichsten Dank zu sagen.

Unglücksfälle des Monats

Verkehrsunfall. An der Strassenkreuzung Powstańców-Francuska ereignete sich in Kattowitz ein Zusammenstoss zwischen zwei Personenautos. Die Kraftwagen wurden beschädigt : Beide Chauffeure hatten es an der erforderlichen Aufmerksamkeit fehlen lassen.

Vom Auto zerquetscht. Einen furchtbaren Tod erlitt der Arbeiter Rafael Ryschka aus Königshütte. Beim Aufsteigen auf den Anhänger geriet er durch eigene Unvorsichtigkeit zwischen den Anhäger und das Auto und erlitt eine schwere Quetschung des Brustkorbes. Ryschka war sofort tot. Die Leiche wurde nach dem Knappschaftslazarett gebracht.

Autobuskatastrophe in Bielitz.

Auf der Chausse Bielitz-Teschen in der Nähe von Grodzietz ereignete sich ein schweres Autounglück. Als ein von dem Teschener Kaufmann Lewinski gelenktes Personenauto in rascher Fahrt die Chaussee entlang fuhr, zug der Führer plötzlich die Bremsen an. Der Wagen überschlug sich und stürzte in den Graben. Während Kaufmann Lewinski wie durch ein Wunder nur leicht verletzt wurde, erlitt sein Vater einen komplizierten Armbruch und innere Verletzungen nnd der Chauffeur Brechel eine schwere Gehirnerschütterung. Die Verunglückten wurden von der Bielitzer Rettungsabteilung ins Teschener Landeskrankenhaus gebracht. Das Auto wurde vollständig zertrümmert.

Lastwagen rennt gegen einen Baum

Auf der Brzenskowitzer Chaussee rannte ein Lastauto beim Ausweichen eine Fuhrwerks gegen einen Baum. Zwei Insassen, Chauffeur und Begleiter, erlitten dabei erhebliche Verletzungen. Bei dem Anprall fielen einige Fässer auf den vorübergehenden Grubeninvaliden J. Bara aus Brzenskowitz. B. erlitt hierbei schwere Verletzungen und musste in das städtische Krankenhaus nach Myslowitz geschafft werden.

Zwei Schwerverletzte bei einem Motorradunfall

Auf der Zamkowa in Kattowitz ereignete sich ein schweres Motorradunglück. Der Buchhalter Anton Powetzki, der ein Motorrad steuerte, versuchte einem Fuhrwerk auszuweichen, prallte dabei aber gegen ein Personenauto. Bei dem schweren Zusammenstoss wurden Powetzki und der auf dem Soziussitz mitfahrende Gerhard Rzepaka heruntergeschleudert. Sie flogen im Bogen in den Wagensitz des Autos. Die Windschutzscheibe des Autos wurde total zertrümmert. Powetzki und Rzepka trugen erhebliche Schnittwunden davon. Es wurde ein Arzt zu Hilfe gerufen, der Notverbände anlegte. Danach erfolgte der Abtransport nach dem städtischen Krankenhaus auf der Raciborska. Bei dem Zusammenprall wurden Auto- und Motorrad arg beschädigt. Wie es heisst, wurde das Personenauto von dem Fuhrwerk abgedeckt, sodass es von dem Motorradführer nicht rechtzeitig genug gesichtet wurde.

Autozusammenstoss in Katowice. Auf der Mickiewicza in Kattowitz kam es zwischen zwei Personenautos zu einem Zusammenprall. Der Verkehrsunfall wurde durch einen Knaben verursacht, der kurz vor Herannahen der Kraftwagen die Strasse passieren wollte. Einer der Chauffeure wollte mit seinem Auto ausweichen, wobei der Zusammenprall erfolgte. Beide Wagen wurden leicht beschädigt.

7-jähriger Knabe vom Auto angefahren und verletzt. Auf der ulica Młyńska in Katowice wurde von dem Personenauto Sl. 9041 der 7-jährige Schulknabe Edward Gierlich aus Kattowitz angefahren und an den Händen und am Kopf erheblich verletzt. Mittels Auto wurde der Verunglückte nach dem städtischen Spital überführt. Nach Anlegung eines Notverbandes, sowie Erteilung ärztlicher Hilfe, wurde der Junge später nach seiner elterlichen Wohnung überführt. Schuld an dem Verkehrsunfall trägt der Knabe, welcher auf die abgegebenen Warnungssignale nicht geachtet haben soll.

Schwientochlowitz. Personenkraftwagen überrennt Fuhrwerk. Ein schwerer Verkehrunfall ereignete sich in Schwientochlowitz an der stark befahrenen Ecke der ul. Wierecka und Wolności. Dort hatte kurz hinter der scharfen Ecke das Fuhrwerk des Wilhelm Kociel aus Król. Huta Halt gemacht, als der von dem Chauffeur Viktor Hadamik gesteuerte Personenkraftwagen Sl. 3974 enbenfalls um die Ecke bog und in das Fuhrwerk mit voller Wucht hineinrannte. Bei dem schweren Zusammenprall wurde Kociel von seinem Gefährt geschleudert und blieb besinnungslos auf der Strasse liegen. Die auf dem Wagen befindliche Adolphine Hojek stürzte gleichfalls herab und trug bedenkliche Verletzungen davon. Die Opfer dieses Verkehrsunfalles wurden in das Hüttenspital überführt.

Brzezowitz. Auto fährt gegen einen Chausseebaum. Auf der Strecke Brzezowitz—Scharley fuhr ein gewisser Viktor Gorny aus Nikolai bei dem Versuch, einem Fuhrwerk auszuweichen, gegen einen Chausseebaum. Das Auto wurde geschädigt, Personen sind nicht verletzt worden.

Eine gefährliche Unterführung

An der Chaussee- und Schmalspurbahnunterführung, in der Nähe von Scharley, wurde durch die Geistesgegenwart des Chauffeurs ein schweres Unglück verhütet. Ein vollbesetztes Auto kam im vorschriftsmässigen Tempo angefahren. In dem Moment des Einbiegens in die Unterführung liess der Schrankenwärter die Schranke herunter, sodass der Autoführer den Wagen erst hart an der Schranke zum Stehen bringen konnte. Die Schrankenlampe wurde eingedrückt und das Auto beschädigt, ohne dass jedoch Personen hierbei zu Schaden kamen. Die Unterführung ist an dieser Stelle so eng, dass der Schrankenwärter die östlich der Bahn liegende Schranke nicht sehen kann. Beim gleichzeitigen Herablassen beider Schranken ist es dem Schrankenwärter nicht möglich zu sehen, ob schwischen den Schranken irgend ein Fahrzeug ist. Auf diese Weise können Zusammenstösse schwerster Art erfolgen. Die Bedienung der beiden Schranken müsste einzeln erfolgen, da auf diese Weise Fahrzeuge noch rechtzeitig zum Stehen gebracht werden können. Es ist überhaupt von Glück zu reden, dass grössere Unfälle sich an dieser gefährlichen Stelle noch nicht ereignet haben.

Verkehrswesen

Blinklicht-Signale im Kattowitzer Strassenverkehr!

Um den immer mehr zunehmenden Verkehrsunfällen inmitten der Stadt, vor allem an den verkehrsreichen Strassenkreuzungen zu begegnen, hat der Magistrat sich dazu entschlossen, Blinklicht-Signale an den gefährlichen Strassenpunkten anzubringen. Zunächst wurde am Ende der vergangenen Woche an der Strassenkreuzung Mikołowska-Młyńska probeweise eine elektrische Azetylenlaterne aufgestellt. Hierbei handelt es sich um ein eisernes Gehäuse, das durch seine weisse Lakierung weithin sichtbar ist. Dieses Gehäuse ist 1,50 Meter hoch. Im Inneren der oberen Kuppel, die in rotem Glas eingefasst ist, befindet sich ein Automat. Dort werden in regelmässigen Abständen die Blinklichter bezw. Stichflammen sichtbar. In der Dunkelstunde werden die anliegenden Strassenzüge in ausreichendem Masse beleuchtet und die Führer der vorbeifahrenden Kraftfahrzeuge durch die Signale darauf aufmerksam gemacht, das Fahrttempo zu mässigen und grösste Vorsicht zu beachten. Für den Fall, dass sich diese Sicherheitseinrichtung bewähren sollte, will der Magistrat dazu übergehen derartige Signallaternen auch an den anderen Strassenkreuzungen anzubringen.

Chausseesperrung. Infolge Asphaltierung der Chaussee Zawiść—Gardawitz—Woschczytz—Sohrau wird diese Chaussee für die Zeit vom 15. Mai bis 1. September auf der Strecke Zawiść—Woschczytz erfolgt über Orzesche. Vom 1. Juni ab bis zum 1. Oktober ist die ganze Strecke gesperrt. Der Verkehr, von Zawiść nach Sohrau bezw. umgekehrt wird in dieser Zeit über Orzesche, Stanowitz und Szczejkowitz geleitet werden.

Vorsichtig fahren!

Die Polizeidirektion erinnert an die Polizeiverordnung vom 3. Februar 1910 über die Regelung des Verkehrs mechanischer Fahrzeuge, die u. a. verfügt, dass bei dem Einfahren von einer Strasse in eine andere, bei Strassenkreuzungen, bei scharfen Strassenkurven, während des Passierens von Brücken und Toren und Wegen mit starkem Gefälle, wie ebenfalls dort, wo die Bremsmöglichkeit infolge Glätte zweifelhaft ist, ebenso in Orten mit stärkerem Verkehr das Gefährt so langsam und so vorsichtig

geführt werden muss, dass der Führer im Stande ist, in jedem Augenblick anzuhalten.

In der letzten Zeit werden angeblich diese Vorschriften nicht in gehörigem Masse geachtet, vor allem nicht in den Fällen, wo mechanische Gefährte aus einer Strasse in eine andere fahren. Die Führer verlangsamen dann nicht das Tempo, sondern zwingen die Passanten durch öftere laute Signale oft erst im letzten Augenblick dazu, sich eiligst in Sicherheit zu bringen.

Die Polizeidirektion fordert die Wagenführer auf, diese Vorschriften besser als bisher zu beachten, da sonst Bestrafung erfolgt. Im Anschluss daran wird die Verfügung des schlesischen Wojewoden vom 3. April 1930 in Erinnerung gebracht, die die Höchstgeschwindigkeit in bebauten Stadtteilen, Kurorten und anderen Ortschaften folgendermassen festsetzt: a) für Personenautos auf 35 Stundenkilometer, b) für Lastautos mit Vollgummibereifung auf 16 Stundenkilometer, c) für Lastautos mit Luftbereifung auf 20 Stundenkilometer.

Autobusunternehmer und Steuerbehörden

Die Autobusunternehmungen haben von den Finanzämtern die ersten Zahlungsaufforderungen erhalten, die mit der Inkraftsetzung des Gesetzes vom staatlichen Wegebaufonds im Zusammenhange stehen. Diese Zahlungsaufforderungen umfassen die vorgesehenen Beträge für den Wegebaufonds für das ganze Budgedjahr 1931/32. Nun haben aber bekanntlich die Autobusunternehmer beschlossen, sämtliche Linien ausserhalb der Wojewodschaft Schlesien im Juni stillzulegen, wenn die Bestimmung über den Wegebaufonds nicht abgeändert oder wesentlich gemildert werden sollten. Es ist nun ein Streit zwischen den betreffenden Unternehmern und dem Finanzministerium ausgebrochen. Die Unternehmer weigern sich ganz entschieden, Zahlungsaufforderungen auszuführen. Sie wollen höchstens die auf sie entfallenden Beträge bis zur Stillegung der Verkerhrslinien an die Steuerämter abführen. Man darf auf den Ausgang dieser grundsätzlichen Kompetenzstreitigkeit gespannt sein.

Verschiedenes

Genaue Leistungsprüfung von Kraftwagen. Jeder Kraftwagen wird ehe er die Fabrik verlässt, geprüft, ob er auch allen Anforderungen, die an ihn im Privatbetrieb gestellt werden, genügen kann. Bisher hat man die Prüfung meist so vorgenommen, dass der Wagen von der Fabrik aus längere Zeit probeweise gefahren wurde. Dieses hat zwar den Vorteil, dass er allen praktischen Anforderungen ausgesetzt wird, nachteilig wirkt aber, dass während der Fahrt, natürlich nun schwierig Messungen an den Einzelteilen des Wagens vorgenommen werden können. Einzelne Firmen wählen deshalb heute einen anderen Weg, indem sie beim Prüfen in der Fabrik den Wagen mit verschiedenen Geschwindigkeiten auf einen besonderen Prüfstand laufen lassen, der nach Art der bei Rennradfahrern üblichen Home-Teilapparaten gebaut ist. Die Vorderräder des Wagens werden abgebremst, während die Hinterräder auf Walzen rollen. Von diesen Walzen wird mittels Riemen der Dynamo angetrieben, so dass der Wagen verschieden abgebremst werden kann, was etwa dem Fahren verschiedener Geschwindigkeiten entspricht. In aller Sorgsamkeit und ohne die Gefahren der Strasse können hier die verschiedenen Teile des Wagens genau gemessen werden. So kann z. B. untersucht werden, ob die verschiedenen Lagerstellen nicht heiss werden, ob der Wagen unnötige Schwingungen aufweist und dergleichen mehr. Der Prüfstand kann aber ferner auch noch dazu verwendet werden, den Kraftverbrauch des Kraftwagengetriebes zu bestimmen, indem der Kraftwagen jetzt bei abgeschaltetem Benzinmotor von dem Dynamo angetrieben wird. Das genaue elektrische Messverfahren hilft somit auch hier die Qualität und die Sicherheit im Kraftwagenbau zu beheben.

Das Kraftfahrzeugreparaturgewerbe strebt die Selbständigkeit dieses Gewerbes an. Während der Reichshandwerkerwoche, die vom 15. bis 22. März in Berlin stattfand, haben weit über 200 Berliner Kraftfahrzeugreparaturwerkstättenbesitzer in einer Versammlung am 16. März in einer einmütig gefassten Entschliessung dringendst gefordert, dass die entgültige Trennung der Kraftfahrzeugreparatur- vom Mechaniker-, Schlosser- und Schmiedehandwerk schleunigst vollzogen und die in Berlin beantragte eigene Innung für das Kraftfahrzeughandwerk genehmigt werde

Das automatische Tanken. In gleicher Weise wie man heute durch Einwerfen eines Geldstückes von jedem Fernsprechautomaten sprechen kann, ist es neuerdings möglich, Brennstoff zu kaufen. In den Vereinigten Staaten werden jetzt zahlreiche automatische Tankstellen eingerichtet. Nach dem Einwerfen der notwendigen Geldstücke wird eine elektrische Pumpe in Bewegung gesetzt, die selbsttätig die entsprechende Brennstoffmenge aus dem Vorratsbehälter entnimmt.

Benzin-Lagerung

Die städtische Polizei in Katowice führt Kontrollen durch, ob in Garagen und anderen Räumen Benzin, Benzol und Oel vorschriftsmässig gelagert ist. Die Kollegen werden im eigenen Interesse ersucht, dafür zu sorgen, dass Beanstandungen nicht vorkommen, um Strafmandate zu vermeiden.

Falls eine vorschriftsmässige Angabe für Benzin-Aufbewahrung nicht vorhanden ist, sollte nur literweise bei der Benzinstation getankt werden, da die fassweise Lagerung von Bezin und Benzol in diesem Falle strafbar ist.

Verbands-Nachrichten

Król. Huta. Um verschiedene diesbezügliche Gerüchte richtig zu stellen, geben wir bekannt, dass die Hinterbliebenen unseres verstorbenen Kollegen Wieczorek, Ortsgruppe Król. Huta, aus der Bezirkskasse des Zw. Zaw. Automobilistów 1100,— Złoty (Eintausendeinhundert) ausgezahlt erhalten haben. Der verstorbene Kollege hat in unseren Verband insgesamt etwa 100,— Złoty eingezahlt, davon in die Sterbekasse nicht ganz 10,— Złoty.

Es ist leicht auszurechnen wieviel Jahre ein Mitglied zahlen muss, um in die Verbandskasse den Betrag einzuzahlen der im Todesfalle an die Angehörigen ausgezahlt wird.

Im Falle des Todes der Frau eines Mitgliedes, erhält dasselbe 50% der normalen Sätze.

Stellen-Nachweis

Wie bekannt, besteht bei unserem Verbande ein amtlich anerkannter Stellennachweis für Chauffeure. Trotzdem können unsere Arbeitslosen keine Stellung erhalten, weil die freien Stellen bei uns sehr selten gemeldet werden. Es ist Pflicht eines jeden Kollegen, alle bekanntwerdenden freien Stellen unverzüglich bei unserem Arbeitsnachweis zu melden.

In nächster Zeit führt der amtliche Arbeitsnachweis auf unsere Veranlassung strenge Kontrollen durch, und jeder Chauffeur der ohne die Genehmigung des Arbeitsnachweises eine Stellung angenommen hat, soll entlassen werden. Ausserdem wird der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer bestraft.

Humor

VERUNGLUECKTES KOMPLIMENT. Ein Sachse überlässt in der Berliner Untergrundbahn einer Dame seinen Sitzplatz. Sehr entzückt von dieser Höflichkeit, dankt dieselbe ihm mit einem hinreissenden Augenaufschlag.

Sachse: „Schon gut — das is die Pflicht eines Schendlemans. Mei kutestes Freilein, die meesten dhun es nur, wenn's eene hibsche Dame is. Mir is de Heeflichkeit immer een Vergniechen. Das Indifidibum spielt keene Rolle bei mir. Ich sähe nur auf's Geschlecht. Nu äben!"

*

WIE MAN SPRICHT. Max kriecht unter seinem Auto herum.

„Wo ist denn bloss wieder diese verdammte Schraube!" schimpft er.

Da gibt das vorübergehende Dienstmädchen Antwort: „Die gnädige Frau ist ausgegangen..."

*

TREFFENDE ANTWORT. Prüfung einer jungen Dame beim Fahrlehrer. Auf die Frage „Was tun Sie, wenn Ihr Fahrzeug mit einem anderen Wagen zusammenstösst", erfolgt die blitzschnelle Antwort: „Ich steige aus und lasse meine Unschuld feststellen."

*

Im Auto-Geschäft von Lossow und Doberentz gab es eine furchtbare Aufregung.

Der Verkäufer Haubenreisser kam atemlos in das Privatkontor des Chefs gestürzt und berichtete:

„Herr Lossow! Herr Lossow! Der Herr, der eben bei uns den 16/100 PS Galotti-Siebensitzer gekauft hat..."

„Um Gottes willen! Was ist mit dem? Hat er das Geschäft rückgängig gemacht? So reden Sie doch, Mann!" schreit Herr Lossow.

Der Verkäufer holt tief Atem. „Nein. Im Gegeteil, Herr Lossow. Er hat bar bezahlt!!"

„Bar? B—a—a—r?"

„Jawohl. Vierzehn Tausendmarkscheine. Hier sind sie".

Wie ein Tiger springt Lossow auf und brüllt: „Fahren Sie sofort zur Bank und frangen Sie, ob die echt sind!!!"

*

„Sie mal, Hänschen", deutet der Vater zum sternklaren Himmel, „das da ist der grosse Wagen".

„Wieviel PS hat'n der?" fragt der Kleine interessiert.

„Hübscher Wagen! Ist's deiner?"

„Ja, wenn ich in Rechnung stelle, dass ich zwanzig Raten, zwei Reparaturrechnungen und einen neuen Reifen noch schuldig bin — dann kann ich wohl sagen, es ist meiner".

* * *

„Man muss sich direkt wundern, woher die Leute in der heutigen Zeit das Geld für die Anzahlungen auf das Auto nehmen".

*

„Ich habe meinen Kleinwagen stehen lassen! Jetzt ist er fort!"

„Haben Se denn schon in Ihren Taschen nachgesehen?"

*

Ein Automobilist, der eben erst seinen Wagen erworben hatte, lud seinen Freund zu einer Sonntagstour ein. Unterwegs hielt er an, und mit mit Entsetzen sah der Freund, wie sein Gastgeber den Inhalt der Oelkanne in den Benzintank entleerte.

„Um Gottes willen, was tust du da?"

„Na, hier in diesem Prospekt steht, dass man mit einem Liter Benzin 30 Kilometer fährt, und weiter unten heisst es, dass man mit einem Liter Oel 600 Kilometer fährt."

*

„Ich habe dir zum Geburtstag dies herrliche Perlenkollier gekauft, Schatz."

„Aber, Männe, du weisst doch, dass ich mir ein Auto gewünscht habe."

„Ja, Liebste, aber ich hab's überall versucht, und ich kann keine Auto-Imitation bekommen."

*

Beim Autohändler.

„Hier, gnädige Frau, sehen Sie Rasse in Potenz! Die schlanke Linie, die Harmonie der lichten Farben, die Kühlerfigur! Der Wagen ist wie geschaffen für Sie, gnädige Frau!"

*

Die theoretische Prüfung.

„Was würden Sie tun, wenn Sie mit 70 km in die Kurve gehen und in 30 m Entfernung hinter der Schranke den D-Zug vorbeirasen sehen? Ausserdem platzt Ihnen ein Reifen!" — „Ich würde aussteigen und nachsehen, welcher Reifen geplatzt ist!"

◆ Kollegen, unterstützt die Firmen, welche uns unterstützen u. in unserer Zeitung inserieren ◆

Versammlungs-Kalender des Zw. Zaw. Autom. Okręg Śląski

Ortsgruppe	Tag der Versammlnug	Versammlungslokal	Zuschriften zu richten an:
Katowice	ersten Donnerstag nach dem 1. jeden Monats	„TIVOLI“ ulica Jordana 12	Zw. Zaw. Automobilistów Sekretarjat Okręgowy ulica Jordana 12, Telefon 30-14
Król. Huta	1. Montag nach dem 1.	Restauracja róg ulica Katowicka – Stawowa Ertel	Jan Cmok, szofer Straż Pożarna, ul. Bytomska
Bielsko	ersten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Feiner „Pilsnerhof“	Zw. Zaw. Automobilistów Feiner, „Pilsnerhof“, Bielsko Rynek
Tarn. Góry	ersten Mittwoch nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności	
Rybnik	ersten Dienstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności	Stalmach Józef ulica Młyńska 9
Cieszyń	zweiten Samstag nach dem 1. jeden Monats	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty	Rudolf Zając, ul. Przykopa 34
Żywiec	ersten Sonntag nach dem 15. jeden Monats	Lokal P. P. S. in der Nähe der kath. Kirche	Worek Leonard Żywiec, ulica Batorego 262
Sosnowiec	zweiten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Dom Kolejarzy Z. Z. K. ul. Piłsudskiego 2	Pietrzak Leon ulica Kołłontaja 17
Tychy	ersten Sonntag nach dem 1. jeden Monats	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza	Matera Paweł Fürstliche Brauerei
Mikołów	jeden ersten Freitag nach dem 1. jeden Monats	Hotel Polski p. Ratka Rynek	

A. Herrmann :: Fabryka Karoserji

TEL. 14-44 :: KATOWICE II., UL. MIKOŁAJA REJA 3 b :: **GEGR. 1896**

Empfiehlt sich zur Neuanfertigung und Reparatur von Karosserien sämtlicher Art und für sämtliche Systeme — Neuzeitliche Spritzlakierung schnellstens, Autopolsterei, Verdecke und Ueberzüge

Śląskie Zakłady Samochodowe

Inhaber AUG. LABUS, KATOWICE, ulica RACIBORSKA — TEL. 30-80

Empfehlen sich zur Ausführung aller Art **Autoreparaturen**

Moderner Garagen- und Werkstatt-Betrieb

Wysokowartościowe

Oleje i Smary Samochodowe

dla każdego typu maszyn osobowych, ciężarowych i traktorów
(Zastosowanie według tablicy polegającej)

przeciwdziałająca stukaniu



Galtol

BENZYNA BŁĘKITNA

Zapewniająca nienaganne DZIAŁANIE MOTORU

Szczyt wydajności!
Doskonała konserwacja!

Żądajcie prospektów!

GALICYJSKIE T-wo NAFTOWE

„GALICJA" S. A.

Biuro sprzedaży: Katowice

TELEFON 16-01 ULICA SŁOWACKIEGO 23 TELEFON 16-01

Stacje olejowe i benzynowe wszędzie

Wydawca Związek Zawod. Automobilistów Rzeczplt. Polskiej. Redaktor odpow. Al. Adamczyk, Katowice.
Drukiem „Gazety Robotniczej" w Katowicach.